УДК: 343.9.01:343.346.5 (477)

DOI: <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2021-76-3-115-125>

Спринцев Пилип Сергійович,
кандидат юридичних наук, доцент
(Донецький державний університет
внутрішніх справ, м. Кривий Ріг)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9790-9565>

Жученко Євгеній Юрійович,
аспірант
(Донецький державний університет
внутрішніх справ, м. Маріуполь)
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5983-3945>

ЗАГАЛЬНОСОЦІАЛЬНІ ТА СПЕЦІАЛЬНО-КРИМІНОЛОГІЧНІ ЗАХОДИ ЗАПОБІГАННЯ КРИМІНАЛЬНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

У статті автори розглядають загальносоціальні та спеціально-кримінологічні заходи запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху. Указується, що здебільшого такі діяння є наслідком кримінально протиправної недбалості та самовпевненості. Тому не можна стверджувати, що більша частина їх учиняється з прямим умислом з метою отримати суспільно небезпечні наслідки. Залишаються випадки, зумовлені порушенням безпеки дорожнього руху пішоходами, що значно ускладнює прогнозування таких протиправних актів і не дозволяє вчасно вживати запобіжних заходів. Автори зазначають, що умовно всі причини, пов'язані з порушенням правил дорожнього руху, можна поділити на: 1) причини, обумовлені недбалим ставленням водія до виконання своїх обов'язків на дорозі (нетверезий стан, втрата уваги тощо); 2) причини, обумовлені недбалим ставленням пішоходів до правил дорожнього руху; 3) причини, обумовлені недбалим ставленням працівників сервісних центрів МВС України до виконання своїх обов'язків. Отже, основним фактором, об'єднуючим усі причини, є недбалість суб'єктів, котрі стосуються організації дорожнього руху. Наразі в нашій державі вдало запроваджена низка кримінологічних стратегій запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Однак більшість таких стратегій не відповідає вимогам та реаліям сьогодення, у зв'язку з чим кримінологічна картина в частині дорожньо-транспортних пригод залишається стабільно негативною. Указане свідчить про необхідність перегляду загальносоціальних та спеціально-кримінологічних заходів та засобів запобігання, які дозволять не тільки зменшити кількість таких суспільно небезпечних діянь, а й покращити загальну кримінально-правову та кримінологічну статистику.

Ключові слова: запобігання; кримінальне правопорушення; безпека дорожнього руху; водій; пішохід; кримінальна відповідальність; правила дорожнього руху; дорожньо-транспортна пригода.

Постановка проблеми. Сучасним кримінальним законодавством передбачено кримінальну відповідальність за всі форми кримінально протиправної діяльності. При цьому до сьогодні залишаються суспільно небезпечні діяння, котрі можна назвати найбільш розповсюдженими, а тому і такими, до яких важко застосувати заходи та засоби запобігання. Прикладом останньої тези є кримінальні правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху, які відповідно до статистичних даних останнім часом мають тенденцію до зростання. У зв'язку з цим логічною є термінова потреба в розробці сучасних запобіжних кримінологічних стратегій. Такі стратегії мають враховувати основні детермінанти таких протиправних діянь, особу кримінального правопорушника, а також особливості складу кримінального правопорушення (найбільше значення мають факультативні ознаки об'єктивної сторони та суб'єктивна сторона). До того ж варто зауважити, що запобігання має здійснюватися на всіх рівнях, головними з яких є загальносоціальний та спеціально-кримінологічний. Отже, вважаємо за доцільне розглянути це питання більш детально. Особливу увагу, на наш погляд, необхідно приділити випадкам порушення правил безпеки дорожнього руху.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На сьогодні особливості запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху залишаються не в повній мірі дослідженими. Окремі аспекти висвітлено в працях таких учених, як Б. Ю. Бурбело, В. Г. Ковальов, В. А. Мисливий, В. І. Осадчий, А. І. Перепелиця, С. І. Сасенко, А. О. Собакарь, В. П. Тихий, М. Л. Шелухін та ін.

Метою статті є дослідження особливостей загальносоціального та спеціально-кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху.

Виклад основного матеріалу. Загальновідомо, що перш ніж створювати запобіжний комплекс заходів, необхідно ретельно дослідити причини та умови того чи іншого виду протиправної діяльності. Серед основних причин порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (котре є одним із найбільш розповсюджених діянь серед кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху. – *Прим. авт.*) К. О. Полтава за результатами проведення автотехнічної експертизи називає перевищення водіями дозволеної швидкості руху, порушення ними правил маневрування, несподіваний вихід пішоходів на проїзну частину поза пішохідними переходами, грубе ігнорування водіями правил дорожнього руху та ін. У свою чергу, вчена зауважує, що саме такі чинники, як перевищення швидкості та виїзд на смугу зустрічного руху, найчастіше фіксуються в протоколах про порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту та зазвичай визнаються остаточними причинами дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП) під час проведення автотранспортної експертизи [1, с. 185]. Отже, здебільшого такі кримінальні правопорушення вчиняються через кримінально протиправну недбалість та кримінально протиправну самовпевненість. Тому не можна стверджувати, що більша частина їх вчиняється суб'єктами з прямим умислом з метою отримати суспільно небезпечні наслідки. На жаль, залишаються випадки, зумовлені порушенням безпеки дорожнього руху пішоходами, що значно ускладнює прогнозування таких протиправних актів і не дозволяє вчасно вживати запобіжних заходів. Варто звернути увагу, що остання наша теза стосується не тільки діяння, котре полягає в порушенні правил дорожнього руху. Інші кримінальні правопорушення, що знаходяться в системі, яку розглядаємо, також можуть передбачати змішану форму вини.

Крім зазначених, чинниками, що детермінують скоєння кримінальних правопорушень у сфері безпеки дорожнього руху А. П. Закалюк вважає такі: 1) керування транспортом після вживання алкогольних напоїв, у хворобливому стані, під час гострого емоційного збудження, відволікання уваги від контролю руху; 2) поверховість працівників сервісних центрів Міністерства внутрішніх справ України (далі –

МВС України) під час перевірки професійних знань та вмінь осіб, які прагнуть отримати право на керування транспортом, корисливі зловживання під час виконання цих функцій та відповідних операцій; 3) невикористання водієм і пасажирями пристосувань індивідуальної безпеки; 4) порушення нормативів робочого часу, що викликає психологічне перенапруження водія; 5) віктимна поведінка пасажирів; 6) конструктивні недоліки автотранспортних засобів, особливо системного керування та гальмування; 7) неналежний контроль власників за технічним станом автотранспортних засобів; 8) недостатнє фінансування дорожнього господарства, що перешкоджає підтриманню в належному стані автомобільних шляхів і доріг, дотриманню нормативів їх прокладення, утримання, ремонту [2, с. 691–692]. Абсолютно поділяємо думку вченого, оскільки умовно всі причини, пов'язані з порушенням безпеки дорожнього руху можна поділити на: 1) причини, обумовлені недбалістю ставленням водія до виконання своїх обов'язків (нетверезий стан, втрата уваги тощо); 2) причини, обумовлені недбалістю ставленням пішоходів до правил дорожнього руху; 3) причини, обумовлені недбалістю ставленням працівників сервісних центрів МВС України до виконання своїх обов'язків. Отже, основним фактором, об'єднуючим усі причини, є недбалість суб'єктів, які стосуються організації дорожнього руху.

Вітчизняний учений В. А. Мисливий додатково виділяє такі чинники, що детермінують учинення порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту: 1) організаційні недоліки в діяльності суб'єктів експлуатації транспорту, які належним чином не виконують вимог законодавства про дорожній рух, програм і нормативних документів Кабінету Міністрів України; 2) неналежна організація нагляду та контролю дорожнього руху, передусім територіальними підрозділами Національної поліції України (патрульної поліції); 3) невідповідність технічних параметрів та несправність транспортного засобу; 4) погодні умови та непристосованість шляхів до їх ускладнення; 5) нестабільність та суперечливість нормативно-правового регулювання дорожнього руху, у тому числі організації діяльності поліції [3, с. 215]. Проте причини та умови порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту залежать від самої особи, яка керує транспортним засобом, та конкретної життєвої ситуації, що виникла на момент учинення вказаного порушення [4]. На нашу думку, такий підхід має право на існування, оскільки дуже часто фактори об'єктивної реальності складаються так, що дорожньо-транспортна подія відбувається без активної участі водія та пішоходів.

Учені також не поділяють думки тих кримінологів, які вважають, що сама собою конкретна життєва ситуація на дорозі, навіть у разі вираженої складності, не може стати причиною порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту. Така позиція ґрунтується на тому, що конкретна життєва ситуація має різні форми прояву. Якщо особа, яка керує транспортним засобом після весілля або святкування дня народження (а це конкретна життєва ситуація), сідає за кермо транспортного засобу в нетверезому стані, імовірність порушити правила безпеки дорожнього руху набагато вища, ніж коли ця особа буде тверезою. Інша життєва ситуація: коли особа, керуючи транспортним засобом, везе до лікарні хвору людину або вагітну жінку і водночас порушує правила безпеки дорожнього руху, то ця особа усвідомлює таке порушення, але нехтує правилами дорожнього руху та безпеки, виражаючи при цьому особливий вид антисуспільного прояву. У цьому разі йдеться про інший ступінь вираженості порушень правил безпеки дорожнього руху [4]. Тому кожна життєва ситуація, яка спричинила порушення безпеки дорожнього руху, потребує розмежування. Несприятливі погодні умови, прагнення врятувати життя людини тощо – це своєрідні форс-мажорні обставини, у яких водій не здатен об'єктивно оцінити ситуацію, котра склалася. Життєва ситуація також може виникнути і щодо сторонніх осіб, які також через свій психофізіологічний стан або інші природні чинники можуть бути нездатні керувати своєю поведінкою. У

зв'язку з цими чинниками будування кримінологічних стратегій запобігання таким кримінальним правопорушенням має відбуватися з урахуванням усіх особливостей.

Загальносоціальне запобігання автотранспортній злочинності спрямоване на здійснення заходів, що можуть глобально впливати на явища та процеси, які детермінують прояви і цієї злочинності. Слід підтримати думку вчених, які стверджують, що загальносоціальне запобігання злочинності є і буде залишатися найважливішим аспектом соціальної політики держави [5, с. 19]. Загальносоціальному запобіганню автотранспортній злочинності притаманна та особливість, що його здійснення провадиться не заради протидії цій злочинності, а для суттєвого й поступового зменшення «поля» криміногенних впливів на прояви автотранспортної злочинності. Мова йде саме про зниження рівня автотранспортної злочинності, але аж ніяк не про її викорінення: це просто неможливо зробити і, звичайно, такий вид злочинності (як і вся злочинність), особливо у сфері використання техніки, існує в усіх багатих і розвинених країнах. Постійне технічне відставання і його подолання – це не кримінологічні, а загальносоціальні, історичні проблеми [6, с. 496–497]. Ця думка повністю підтверджує об'єктивність нашого підходу. На загальносоціальному рівні необхідно ретельно дослідити та усунути ті фактори, що сприяють збільшенню кількості випадків порушення безпеки дорожнього руху. До того ж це має відбуватися як на законодавчому, так і на загальнодержавному рівні.

Можна виділити такі загальносоціальні заходи запобігання автотранспортній злочинності:

1) соціально-економічні – такі заходи спрямовані на задоволення потреб населення: підвищення прожиткового мінімуму, пенсій, соціальних виплат; гарантування надання безкоштовної медичної допомоги; вирішення питання зайнятості молоді; забезпечення гідного фінансування державних медичних та освітніх закладів тощо;

2) організаційно-технічні – це насамперед поліпшення доріг: будівництво нових та якісний ремонт доріг загального користування державного та місцевого рівнів; поділ смуг зустрічного руху широкою смугою відчуження; нанесення дорожньої розмітки, встановлення відповідних знаків, огорож у місцях з великою інтенсивністю руху; організація постійного контролю за станом доріг і т. д. Крім того, до цієї групи заходів може бути віднесено поліпшення технічного обслуговування автомобілів, обладнання міських магістралей електронними засобами регулювання і контролю дорожнього руху [7]. Наприклад, у західноєвропейських країнах найбільш великі магістралі оснащені прихованими телекамерами, які автоматично фіксують транспортні засоби, що перевищують встановлену швидкість (записують на плівку швидкість, час і номерний знак автомобіля) [8, с. 238–239]. Указані заходи є доречними, однак убачаємо доцільним змінити підхід та поділити заходи на соціально-політичні та економіко-правові. До соціально-політичних могли б належати: вирішення питання зайнятості молоді; удосконалення процесу взаємодії керівництва областей та міст із громадянами (у тому числі це стосується своєчасного реагування на скарги населення); подолання безробіття; створення закладів з підтримки та реабілітації осіб, котрі мають певні залежності, та ін. Економіко-правові заходи мають бути спрямовані на створення державних програм та стратегій з покращення економічної ситуації; задоволення потреб населення: підвищення прожиткового мінімуму, пенсій, соціальних виплат; гарантування надання безкоштовної медичної допомоги; забезпечення гідного фінансування державних медичних та освітніх закладів тощо;

3) виховні – ті, що передбачають формування в населення правильних ціннісних орієнтацій, імовірного мислення, яке дозволяє аналізувати особистий досвід; профілактика пияцтва та наркоманії. Відповідно до проведених досліджень 12,5 % водіїв

та 33,5 % пішоходів знаходилися під впливом алкоголю під час автопригоди. Характер порушень правил руху, допущених водіями, які вживають алкоголь, наркотики та інші одурманюючі засоби, помітно відрізняється від тих самих порушень, учинених тверезими людьми. Вони більш злісні, і як наслідок – найбільш суспільно небезпечні [7]. Це пояснюється тим, що вживання алкоголю та інших одурманюючих засобів стимулює такі стани під час порушення правил безпеки руху, як загальна психічна дезорієнтованість, різні рухові розлади, це і призводить до подій з тяжкими наслідками [6, с. 490]. Тому результати боротьби з алкоголізмом і наркоманією прямо пропорційно впливатимуть на рівень автотранспортних злочинів. Узагальнюючи, можна зробити висновок, що ситуація, яка склалася у державі щодо стану та динаміки дорожньо-транспортних пригод та наслідків, знаходиться на критичному рівні, тому слід приділяти зазначеній проблемі належну увагу. Сучасна критична ситуація безпеки дорожнього руху обумовлює високі вимоги до попередження дорожньо-транспортних пригод, а особливо до заходів загальносоціального запобігання. Превенція дорожньо-транспортних злочинів та правопорушень у цілому не тільки повністю повинна включати заходи, форми та методи запобігання дорожньо-транспортним пригодам, а й діяти на випередження [9]. Виховання молоді має відбуватися ще в закладах загальної середньої освіти, особливо це стосується розгляду Правил дорожнього руху з точки зору як майбутніх водіїв, так і пішоходів. Саме тому доцільним є проведення тижнів, присвячених безпеці дорожнього руху, популяризації здорового способу життя, а також лекцій про шкоду вживання наркотичних речовин, алкоголю, тютюнопаління. Підліткам необхідно усвідомити ціннісні орієнтири, котрі пояснюють важливість людського життя.

Запобіжні заходи повинні включати загальносоціальну профілактику, а також розповсюджуватися на умови та фактори, що сприяють настанню тяжких наслідків, тобто мати у своєму складі спеціальні превентивні заходи. У визначенні таких умов і факторів, у встановленні найбільш ефективних форм і методів впливу на них, в організації та здійсненні відповідних попереджуючих заходів і реалізується найбільшою мірою специфіка профілактики дорожньо-транспортних злочинів. Об'єктами профілактичного впливу повинні бути всі компоненти дорожнього руху: людина – автомобіль – дорога. Розглядаючи заходи із запобігання дорожньо-транспортним злочинам, за масштабами можна виділити загальні та локальні. При цьому локальний характер може визначатися особливістю регіонів або окремих категорій транспортних засобів, або специфікою експлуатації транспорту в системі певного міністерства (відомства). За змістом профілактичні заходи можуть бути спрямовані на вирішення економічних, технічних, правових, організаційних, медичних, психологічних та інших проблем [5]. Серед заходів загального попередження дорожньо-транспортних злочинів варто наголосити на значенні правового регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Відповідна поведінка, що стосується не тільки дій учасників дорожнього руху, а й змісту транспортних засобів, доріг та інших аспектів системи «людина – автомобіль – дорога», потребує чіткої правової регламентації. Необхідно прийняти такий закон про дорожній рух, який визначав би конкретні міністерства, відомства, організації, що відповідають за порядок на дорогах. Крім цього, проблема підвищення профілактичної ролі заходів кримінального впливу, а саме санкцій, що застосовуються за управління транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, заслуговує на особливу увагу [7]. Повністю підтримуємо таку пропозицію, оскільки якісне нормативно-правове регулювання дозволяє здійснювати комплексний вплив на кримінально протиправну діяльність. Отже, можна стверджувати, що *до загальносоціального запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести:* 1) створення загальнодержавних

програм, спрямованих на вдосконалення дорожнього руху (ремонт доріг, оснащення їх спеціальними знаками, покращення світлового та аварійного обладнання тощо); 2) удосконалення знань учнів закладів освіти всіх рівнів щодо правил дорожнього руху, особливостей їх дотримання та відповідальності за порушення (проведення відповідних тижнів, присвячених правилам дорожнього руху); 3) створення спеціальних закладів, діяльність яких спрямована на боротьбу з різними залежностями; 4) популяризація здорового способу життя; 5) удосконалення роботи засобів масової інформації в частині надання даних щодо частоти випадків та наслідків дорожньо-транспортних пригод; 6) підвищення рівня життя та свідомості громадян (курсив наш. – П. Є., Є. Ж.).

У юридичній літературі наявні різноманітні судження щодо цілей загального та спеціального попередження дорожньо-транспортних злочинів. Окрема група авторів вважає, що покарання за цей вид злочинів повинно бути спрямовано на ефективне запобігання повторних випадків, віддаючи тим самим пріоритет індивідуальній профілактиці. Інші, навпаки, переконані, що стосовно дорожньо-транспортних злочинів завдання покарання визначаються насамперед цілями загального попередження. Вони висловлюють думку, що для заходів загальної профілактики характерний принцип залякування: чим суворіше покарання, що передбачене законом, тим вища його попереджувальна роль, і що перегляд санкцій у бік пом'якшення покарання означає зниження ролі загальної та зростання ролі індивідуальної профілактики цієї норми [10]. У свою чергу, спеціальне запобігання дає змогу комплексно розпочати вирішення безпосередньої проблеми, яка сприяє або обумовлює порушення безпеки дорожнього руху.

Значний внесок у попередження дорожньо-транспортних злочинів має своєчасне та кваліфіковане розслідування злочинів і пригод. Необхідно посилити контроль за законністю адміністративного провадження і дізнання у справах про правопорушення у сфері безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту. Разом із заходами загальної профілактики діяльність слідчих має конкретну спрямованість, що пов'язана з процесуальними обов'язками виявляти причини та умови, що сприяють дорожньо-транспортним злочинам, і виносити постанову за конкретними кримінальними справами. У зв'язку з цим слід підвищити рівень професійної підготовки транспортних слідчих, прокурорів, а також постійно вдосконалювати практику розслідування та судового розгляду кримінальних справ про автотранспортні злочини. Одним з найважливіших напрямів щодо запобігання дорожньо-транспортним злочинам є проведення виховної роботи на державному рівні. Від рівня правосвідомості та дисциплінованості водіїв насамперед і залежить ефективність усього комплексу заходів щодо попередження дорожньо-транспортних злочинів. Для забезпечення безаварійної роботи професіоналізму та швидкості реакції недостатньо, потрібно апелювати до морально-психологічних якостей, тому вирішальна роль у попередженні дорожньо-транспортних злочинів з вини водіїв належить вихованню останніх за принципом поваги до закону. Про це свідчить той факт, що під час проведення кримінологічного дослідження [11] на запитання, що утримує водіїв від порушень Правил дорожнього руху, близько 51 % водіїв відповіли: «Упевненість у необхідності дотримання встановлених правил» [11]. Спеціальне попередження та запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху має особливе, навіть провідне значення, оскільки воно спрямоване безпосередньо на детермінанти та фонові явища, які провокують такі протиправні діяння.

Учені вказують, що спеціально-кримінологічні заходи запобігання автотранспортній злочинності можна класифікувати так:

1) контроль за додержанням безпеки дорожнього руху та дотриманням Правил дорожнього руху водіями автотранспорту – цей захід здійснюється Кабінетом Міністрів України, місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, МВС України, іншими спеціально уповноваженими на те державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади (відомчий контроль). Такий напрям є пріоритетним, адже здійснення такого контролю, як засвідчує практика, значно впливає на зниження рівня автотранспортних злочинів;

2) покращення стану доріг, дорожніх знаків, освітлення; своєчасний та якісний ремонт шляхів – зменшення кількості криміногенних ситуацій, пов'язаних з рухом автотранспорту, багато в чому залежить від розвитку дорожньої мережі, яка має задовольняти потреби й перспективи автомобілізації, і від належного оснащення доріг та їх обслуговування. Більше коштів має виділятися на фіксацію та автоматизацію регулювання руху, будівництво нових розв'язок, тунелів, підземних та надземних переходів, стоянок для транспортних засобів;

3) забезпечення контролю за технічним станом транспортних засобів та їх експлуатації – проведення періодичних технічних оглядів, контроль за здійсненням автотранспортними підприємствами заходів з утримання транспорту в справному стані, перевірка його справності у вибірковому порядку і т. д. – неодмінні умови запобігання автотранспортним злочинам. Служби, що контролюють безпеку дорожнього руху, повинні вести облік таких злочинів і подій, виявляти їх причини;

4) підвищення рівня «пасивної безпеки» (захист життя і здоров'я людей, що потрапили в автодорожню пригоду) – під час конструювання нових моделей транспортних засобів особлива увага має приділятися забезпеченню належних умов роботи водіїв, поліпшенню огляду, усуненню факторів, що підсилюють стомлюваність (шуму, вібрації, загазованості й т. ін.), посиленню енергопоглинаючих властивостей кузова, протиударній конструкції керма, комплектуванню транспортних засобів якомога більшою кількістю повітряних подушок та ін. [12, с. 296]. Певною проблемою, на нашу думку, стало зниження якості контролю поліції за безпекою дорожнього руху. Така ситуація виникла внаслідок проведення низки реформ МВС України, у результаті яких було частково скорочено окремі служби, а їх обов'язки було розподілено між іншими підрозділами Національної поліції України. У таких умовах більш логічним було б переглянути функціональні обов'язки працівників патрульної служби з метою вдосконалення процесу виконання ними своїх повноважень. До того ж увага має бути приділена вдосконаленню взаємодії поліції з судовими експертами, котрі здійснюють автотехнічні експертизи, а також кваліфікаційній підготовці саме експертів-автотехніків. Встановлення об'єктивних причин ДТП, ретельний огляд автомобіля під час реєстрації / перереєстрації надає можливість своєчасно попередити аварії, пов'язані з несправністю самого транспортного засобу;

5) висока фахова підготовка водіїв, контроль за станом здоров'я, тверезості та готовності керувати транспортом [13, с. 143]. Поряд із системою технічних заходів багато уваги має приділятися підбору, підготовці, вихованню водіїв автотранспорту. Особливий акцент потрібно зробити на водіїв пасажирського транспорту. Дієвим кроком буде вдосконалення системи професійного відбору водіїв пасажирського автотранспорту та створення тренувальних центрів для водіїв пасажирського автотранспорту, які працюватимуть при Національній поліції України (назву Державтоінспекції змінено на назву Національній поліції України. – прим. авт.) на місцях у вигляді навчальних класів, кабінету психологічної підготовки та тренувального майданчику. Крім цього, на базі

створених тренувальних центрів можливим буде запровадження курсів та семінарів підвищення кваліфікації з тематики безпеки дорожнього руху та експлуатації автотранспорту [14, с. 134–135]. Наразі в Україні здійснюється активна робота щодо подолання корупції, що також стосується і випадків неправомірних взаємозв'язків осіб, котрі прагнуть отримати посвідчення водія без складання іспиту або з фіктивним результатом останнього. Значний відсоток порушень Правил дорожнього руху пов'язаний з відсутністю у водія знань і вмінь, достатніх для орієнтування на дорозі, та можливості уникнення протиправних діянь. Тому боротьба з корупцією в системі МВС України – один із шляхів запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху;

6) виховання пішоходів і контроль за дотриманням ними Правил дорожнього руху – на особливу увагу заслуговує безпека дітей, інвалідів, людей похилого віку та велосипедистів. Водночас має бути змінено ставлення до пішоходів-порушників. Положення, коли за протиправну поведінку пішохода до відповідальності притягують водія тільки на тій підставі, що він керує джерелом підвищеної небезпеки, є неправильним. Потрібно терпляче й усебічне навчання пішоходів, здійснюване шляхом застосування комплексу заходів, спрямованих на підвищення загального рівня їх організованості і свідомості [12, с. 419]. Виховання пішоходів, підвищення рівня їх свідомості та взаємодії з іншими учасниками дорожнього руху є дуже важливим заходом у межах спеціального запобігання, оскільки їх віктимна поведінка часто стає однією з основних причин порушення водіями правил дорожнього руху;

7) діяльність слідчих підрозділів органів внутрішніх справ – великий внесок у запобігання ДТП робить кваліфіковане розслідування злочинів та пригод, здійснюване слідчими органами внутрішніх справ. Заходи запобігання автотранспортним злочинам повинні вживатися слідчим в одних випадках для впливу на конкретних осіб, в інших – ці заходи повинні бути спрямовані на усунення недоліків (у діяльності підприємств, установ та організацій), які сприяють вчиненню цього виду злочинів. Запобіжні заходи здійснюються слідчим як за матеріалами кримінальних справ (у рамках цієї справи), що проводяться ним відповідно до вимог кримінально-процесуального закону, так і поза межами розслідування конкретної кримінальної справи;

8) функціонування кримінально-виправних установ – основою діяльності таких установ є виправлення засуджених за допомогою застосування до них покарання, визначеного судом. Головним критерієм виправлення і перевиховання осіб, які вчинили автотранспортні злочини, є їх зразкова поведінка і чесне ставлення до праці під час відбування покарання у вигляді позбавлення волі [15, с. 16]. Поліція завжди була та залишається одним з основних суб'єктів запобігання кримінально протиправній діяльності. Від якісної роботи слідчого залежать межі кримінальної відповідальності особи, котра порушила кримінальне законодавство. Реалізація кримінальної відповідальності – превентивний захід, який у майбутньому має утримати учасників дорожнього руху від порушення правил безпеки останнього;

9) діяльність судів – одним із важливих заходів запобігання автотранспортним злочинам є постанови судів, у яких вони звертають увагу посадових осіб державних органів, керівників організацій, установ, підприємств на виявлені в конкретній кримінальній справі факти порушення закону, причини й умови, що сприяли такому порушенню, для вжиття заходів щодо їх усунення.

Значущим напрямом спеціально-кримінологічного запобігання автотранспортним злочинам є розробка обласними радами комплексних програм підвищення безпеки дорожнього руху на визначений термін. Метою таких програми є покращення

забезпечення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах шляхом здійснення комплексу взаємопов'язаних заходів у таких напрямках: а) удосконалення профілактичної та освітньої діяльності у сфері безпеки дорожнього руху; б) посилення контролю за станом транспортної дисципліни серед учасників дорожнього руху; в) удосконалення організації дорожнього руху і поліпшення стану автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів; г) медичне забезпечення безпеки дорожнього руху та вдосконалення системи збереження життя і здоров'я потерпілих у ДТП; г) забезпечення проведення науково-дослідних випробувань і впровадження технічних засобів та апаратури автоматизованих систем гнучкого керування дорожнім рухом, контролю швидкісних режимів та екологічного стану довкілля; д) інформаційне та технічне забезпечення безпеки дорожнього руху тощо [7]. Отже, до заходів спеціального кримінологічного запобігання кримінальним правопорушенням у сфері безпеки дорожнього руху можна віднести: 1) удосконалення роботи підрозділів Національної поліції України, до функціональних обов'язків яких належить здійснення контролю за дотриманням водіями та пішоходами Правил дорожнього руху; 2) подолання корупції в системі МВС України (у тому числі й сервісних центрах МВС України), контроль за наданням об'єктивної та справедливої оцінки знань, умінь та навичок водія під час складання ним іспиту для отримання посвідчення; 3) удосконалення знань та вмінь слідчих, які розслідують ДТП, а також судових експертів, котрі проводять автотехнічні експертизи; 4) розробка та впровадження довгострокових комплексних програм підвищення безпеки дорожнього руху.

Висновки. Отже, проведені дослідження дали змогу зробити висновок, що наразі в нашій державі вдало запроваджені окремі стратегії запобігання кримінальним правопорушенням у сфері дорожнього руху. Однак більшість таких стратегій не відповідає вимогам та реаліям сьогодення, у зв'язку з чим кримінологічна картина в частині дорожньо-транспортних пригод залишається стабільно негативною. Зазначене свідчить про необхідність перегляду загальносоціальних та спеціально-кримінологічних заходів та засобів запобігання, котрі дозволять не тільки зменшити кількість таких суспільно небезпечних діянь, а й покращити загальну кримінально-правову та кримінологічну статистику.

Список використаних джерел

1. Полтава К. О. Специфіка детермінації автотранспортної злочинності. *Право і суспільство*. 2012. № 6. С. 183–187.
2. Закалюк А. П. Курс сучасної української кримінології: теорія і практика : у 3 кн. Київ : Видавничий Дім «Ін Юре», 2007. Кн. 2 : Кримінологічна характеристика та запобігання вчиненню окремих видів злочинів. 712 с.
3. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту : монографія. Дніпро, 2004. 380 с.
4. Хелік В. В. Поняття та зміст порушень правил безпеки дорожнього руху особами, які керують транспортними засобами. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/910178.pdf> (дата звернення: 26.06.2021).
5. Голіна В. В. Запобігання злочинності (теорія і практика) : навч. посіб. Х. : Нац. юрид. акад. України, 2011. 120 с.
6. Антонян Ю. М. Кримінологія : учеб. для бакалавров. М. : Юрайт, 2012. 523 с.
7. Полтава К. О. Застосування заходів загальносоціального та спеціально-кримінологічного запобігання автотранспортній злочинності. URL: <http://tlaw.nlu.edu.ua> (дата звернення: 26.06.2021).
8. Иншаков С. М. Кримінологія : учеб. М. : Юриспруденция, 2000. 432 с.

9. Гізімчук С. В. Кримінальна відповідальність за порушення правил, норм, стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Х., 1999. 17 с.
10. Квашиш В. Е. Теоретические основы профилактики неосторожных преступлений. М., 1990. 53 с.
11. Цибульський А. С. Запобігання злочинам, що пов'язані з порушенням правил безпеки дорожнього руху. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua> (дата звернення: 26.06.2021).
12. Криминология : учебник / под. ред. В. К. Звирбуля, Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Миньковского. М. : Юрид. лит., 1979. 304 с.
13. Литвак О. Злочинність, її причини та профілактика : монографія. К. : Україна, 1997. 167 с.
14. Піддубна А. В. Деякі аспекти запобігання злочинним порушенням правил безпеки дорожнього руху та експлуатації пасажирського автотранспорту. *Право і суспільство*. 2011. № 4. С. 132–136.
15. Каретников И. В. Криминологическая характеристика дорожно-транспортных преступлений и их предупреждение органами внутренних дел (по материалам города Москвы) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. М., 1974. 17 с.

References

1. Poltava, K. O. (2012). Spetsyfika determinatsii avtotransportnoi zlochynnosti [Specificity of the determination of autotransport crime]. *Pravo i suspilstvo*. № 6. S. 183–187 [in Ukrainian].
2. Zakaliuk, A. P. (2007). Kurs suchasnoi ukrainskoi kryminolohii: teoriia i praktyka [Course of modern Ukrainian Criminology: Theory and Practice] : u 3 kn. Kyiv : Vydavnychi Dim «In Yure». Kn. 2 : Kryminolohichna kharakterystyka ta zapobihannia vchynenniu okremykh vydiv zlochyniv. 712 s. [in Ukrainian].
3. Myslyvyi, V. A. (2004). Zlochyny proty bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii transportu [Crimes against traffic safety and transport] : monohrafiia. Dnipro. 380 s. [in Ukrainian].
4. Khelik, V. V. Poniattia ta zmist porushen pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu osobamy, yaki keruiut trasportnyimi zasobamy [The concept and content of violations of traffic safety rules by persons driving vehicles]. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/910178.pdf> (data zvernennia: 26.06.2021) [in Ukrainian].
5. Holina, V. V. (2011). Zapobihannia zlochynnosti (teoriia i praktyka) [Prevention of Crime (Theory and Practice)] : navch. posib. Kh. : Nats. yuryd. akad. Ukrainy. 120 s. [in Ukrainian].
6. Antonyan, YU. M. (2012). Kriminologiya [Criminology] : ucheb. dlya bakalavrov. M. : YUrajt. 523 s. [in Russian].
7. Poltava, K. O. Zastosuvannia zakhodiv zahalnosotsialnoho ta spetsialno-kryminolohichnoho zapobihannia avtotransportnoi zlochynnosti [Application of measures of general social and special criminological prevention of motor vehicle crime]. URL: <http://tlaw.nlu.edu.ua> (data zvernennia: 26.06.2021) [in Ukrainian].
8. Inshakov, S. M. (2000). Kriminologiya [Criminology] : ucheb. M. : YUrisprudenciya. 432 s. [in Russian].
9. Hizimchuk, S. V. (1999). Kryminalna vidpovidalnist za porushennia pravyl, norm, standartiv, shcho stosuutsia zabezpechennia bezpeky dorozhnoho rukhu [Criminal liability for violation of rules, norms, standards relating to road traffic safety] : avtoref. dys. ... kand. yuryd. nauk : 12.00.08. Kh. 17 s. [in Ukrainian].
10. Kvashis, V. E. (1990). Teoreticheskie osnovy profilaktiki neostorozhnykh prestuplenij [Theoretical foundations of the prevention of reckless crimes]. M. 53 s. [in Russian].
11. Tsybul'skyi, A. S. Zapobihannia zlochynam, shcho poviazani z porushenniam pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu [Prevention of traffic safety offenses]. URL: <http://irbis-nbuv.gov.ua> (data zvernennia: 26.06.2021) [in Ukrainian].
12. Kriminologiya [Criminology] : ucheb. pod. red. V. K. Zvirbulia, N. F. Kuznecovoj, G. M. Min'kovskogo. M. : YUrid. lit., 1979. 304 s. [in Russian].

13. Lytvak, O. (1997). *Zlochynnist, yii prychyny ta profilaktyka : monohrafiia* [Crime, its causes and prevention: a monograph]. K. : Ukraina. 167 s. [in Ukrainian].
14. Piddubna, A. V. (2011). *Deiaki aspekty zapobihannia zlochynnym porushenniam pravyl bezpeky dorozhnoho rukhu ta ekspluatatsii pasazhyrskoho avtotransportu* [Some aspects of prevention of criminal violations of traffic safety rules and operation of passenger vehicles]. *Pravo i suspilstvo*. № 4. S. 132–136 [in Ukrainian].
15. Karetnikov, I. V. (1974). *Kriminologicheskaya harakteristika dorozhno-transportnyh prestuplenij i ih preduprezhdenie organami vnutrennih del (po materialam goroda Moskvy)* [Criminological characteristics of road traffic crimes and their prevention by the internal affairs bodies (based on materials from the city of Moscow)] : avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk : 12.00.08. M. 17 s. [in Russian].

Епрынтсев Пылып,

PhD in Law, Associate Professor

(Donetsk State University of Internal Affairs, Kryvyi Rih)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9790-9565>

Zhuchenko Yevhenii,

Postgraduate Student

(Donetsk State University of Internal Affairs, Mariupol)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5983-3945>

GENERAL SOCIAL AND SPECIAL-CRIMINOLOGICAL MEASURES TO PREVENT CRIMINAL OFFENSES IN THE FIELD OF ROAD SAFETY

In the article the authors consider general social and special-criminological measures of prevention of criminal offenses in the field of road safety. It is pointed out that, for the most part, such criminal offenses are the result of criminally unlawful negligence and arrogance. Therefore, it cannot be said that the lion's share is committed by drivers with direct intent in order to obtain socially dangerous consequences. There are still cases caused by traffic violations by pedestrians, which significantly complicates the forecasting of such illegal acts, and therefore the timely creation of precautionary measures. The author points out that conditionally all the reasons related to the violation of traffic rules can be divided into: 1) the reasons due to the negligent attitude of the driver to perform their duties on the road (intoxication, loss of attention, etc.); 2) the reasons caused by careless attitude of pedestrians to traffic rules; 3) the reasons caused by the careless attitude of employees of service centers of the Ministry of Internal Affairs to performance of the duties. Thus, the main unifying factor is the negligence of the subjects involved in the organization of traffic. It is concluded that a number of criminological strategies for the prevention of criminal offenses in the field of traffic have been successfully implemented in our country. However, most of these strategies do not meet the requirements and realities of today, and therefore the criminological picture of traffic accidents remains consistently negative. This indicates the need to revise general social and special criminological measures and means of prevention, which will not only reduce the number of such socially dangerous acts, but also improve the general criminal law and criminological statistics.

Key words: prevention; criminal offense; traffic safety; driver; pedestrian; criminal liability; traffic rules; traffic accident.

Надіслано до редколегії 26.07.2021
Рекомендовано до публікації 28.07.2021